

INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA Y CIUDAD

Modalidades urbanísticas de resolución de sus vínculos en la historia urbana de Santa Fe

María Alejandra Saus

Becaria CONICET/FADU – Universidad Nacional del Litoral (UNL). Santa Fe. Argentina

Directora: Ana María Rigotti

Mail: alejandrasaus@hotmail.com

RESUMEN

Interpretaciones recientes abonan matices locales en la apropiación de ideas sobre la ciudad. Por ello es posible afirmar que el Urbanismo en Argentina se constituyó por sucesivas mutaciones, delineándose como disciplina autónoma alrededor de 1910. A partir de allí se perfila una tradición unitaria, a pesar de los variados nombres que recibe durante el siglo XX. Tales denominaciones manifiestan modos de legitimación de una disciplina que se nutre de los saberes de diversas ciencias. Sin embargo, las coyunturas históricas establecen quiebres epistemológicos, siendo un indicador de los mismos el abordaje de la inserción ferroviaria en la ciudad. Si el siglo XIX abraza al ferrocarril como sinónimo de progreso, el urbanismo segregará las infraestructuras para liberar a la ciudad de un obstáculo. Recientemente, la reconversión de áreas ferroviarias por su valor cultural e histórico, vuelve a revelar cómo estas prácticas resuelven en idiomas diversos el diálogo histórico entre infraestructura y ciudad.

Palabras clave: Infraestructura – Ciudad – Urbanismo – Santa Fe.

ABSTRACT

Recent theories add local color in the appropriation of ideas about the city. For this reason, it is possible to confirm that Argentine Urbanism was made of successive transformations, forming an autonomous discipline around 1910. Since then, it has become a homogeneous tradition, despite the different names under which it was known in the twentieth century. Those denominations express legal forms of a discipline which has been nourished by the knowledge of many sciences. However, history changes establish epistemological breaks, proof of that is the way railway was incorporated into the city. If the nineteenth century embraces railway as a synonym of progress, urbanism will segregate infrastructures in order to free the city from a clear obstacle. Due to its cultural and historical value, railway reconversion has recently revealed again how these practices resolve the history dialogue between infrastructure and the city, in different languages.

Keywords: Infrastructure – City – Urban Planning – Santa Fe

El carácter permanente de las infraestructuras en la trama urbana, permite realizar lecturas que superan las interpretaciones previas, que parten de su función primaria. El interés que en los últimos años se ha depositado en la autonomía de la forma urbana, radica justamente en que ésta tiene su propia historia. La clave está en que ésta noción de la perdurable convivencia entre infraestructura y ciudad, también constituye una matriz sobre la cual puede montarse una historia del urbanismo. Desde que la infraestructura adquirió independencia, por su desarrollo tecnológico y especialización, la cuestión de cómo armonizar los espacios funcionales y los sociales o simbólicos, fue un tema a resolver por la disciplina.

Las alternativas aún encuentran en el siglo XIX una precaria conciliación, cuando la primera reacción del incipiente urbanismo esté signada por una serie de abordajes teóricos y prácticas urbanas, que hurgan en la tradición para asir instrumentos de intervención adaptables a las nuevas demandas utilitarias, al tiempo que diferentes áreas del conocimiento se arrojan el derecho a intervenir la ciudad. Esta conjunción es la que define que la infraestructura ferroviaria integrará la estructura urbana, pero por su especificidad deberá tener un lugar propio.

Este sector estará en los límites de la trama urbana, pero inmediatamente adyacente a ella, y la forma en que ese espacio técnico se articula a la ciudad, será a través del sistema de espacios públicos, por lo que es común que la estación posea una plaza o extensión al frente y se sitúe sobre un bulevar o calle de jerarquía. El resto de los componentes del sistema que la ciudad no puede asimilar (naves, galpones y vías) quedarán orientados al territorio circundante. Esta situación marca el comienzo, más o menos consciente, de un saber sobre la ciudad que se ve obligado a abordar la emergencia de la localización del equipamiento ferroviario.

Avanzada la década de 1920, el fenómeno de expansión urbana y su contacto espacial con las infraestructuras, demandará una disciplina científica que pueda remediar esos inconvenientes y planificar la ciudad futura. En un contexto de confianza en que los fenómenos involucrados en la ciudad pueden ser cuantificables, medibles, observables; el urbanismo establece una discontinuidad con aquel conocimiento heterogéneo que dominó las prácticas urbanas primigenias. Según los planes, la ciudad se divide en áreas diferenciadas, lo que se presume necesario para evitar la incompatibilidad funcional, pero también como reivindicación profesional de arquitectos ávidos por crear la demanda del urbanismo en Argentina.

Las estaciones y los puertos ya no participarán del sistema de espacios públicos, pudiendo ser relocalizados, por lo cual la infraestructura existente se convertirá en un escollo para la ciudad. Al mismo tiempo, la necesidad de planificación no sólo implica la reclamación disciplinar de un urbanismo que se autodenomina científico; también existe en el marco de unas infraestructuras cada vez más devaluadas por la competencia que le imponen los nuevos transportes. Más tarde, la tendencia a la planificación social completará la tarea,¹ al establecer parámetros cuantitativos de diagnóstico y proyección que aportarán a la convergencia del urbanismo en el planeamiento como instrumento técnico de la política.

Es en este clima en que se produce una nueva ruptura: la crítica al urbanismo y la recuperación de la “identidad cultural” de la ciudad. En momentos más recientes va a teorizarse sobre las posibilidades de reciclado de las infraestructuras, pero en el contexto de una disciplina que ya no pretende planificar la ciudad en su conjunto. La incertidumbre respecto del devenir de la ciudad promueve intervenciones provisionales, donde reinan los espacios del consumo y la recreación. Hoy percibimos las dificultades para determinar qué involucra la noción de “identidad cultural” y las limitaciones de los reciclajes efectuados.

La determinación de unidades históricas en base a ciclos de uso de la infraestructura ferroviaria, depende del significado que el urbanismo le asigna en cada momento histórico y de la permanencia geomorfológica de dichos artefactos. La historia urbana de Santa Fe admite esta periodización, confirmando la dimensión global de los problemas, pero también consiente particularidades. La idea de progreso asociada al ferrocarril, sólo puede ser leída en el marco de una sociedad conservadora en sus tradiciones y de una opinión pública altamente crítica hacia las empresas ferroviarias. En tanto la inserción urbana de la infraestructura es efectuada sobre el territorio de una ciudad de fundación hispánica y con una precisa configuración histórica.

Estas características adquieren complejidad en el medio local, pero aquí se pondrá el acento en cómo los proyectos y planes urbanos realizados para la Ciudad de Santa Fe resuelven la relación entre infraestructura ferroviaria y ciudad, replicando tres momentos genéricos de la historia del Urbanismo en Argentina.²

1. PRÁCTICAS Y SABERES SOBRE LA CIUDAD (1887-1927)

1.1. Propuestas de Urbanización presentadas al Concejo Deliberante

1.1.1. Proyecto del Ing. Emilio Schnoor, 1887

Se trata de una propuesta de urbanización presentada por Schnoor, ingeniero perteneciente a la empresa constructora del Ferrocarril Santa Fe a las Colonias (luego FCSF)³. El proyecto incluía como variables para la expansión de la ciudad, la urbanización de un sector de chacras de considerable extensión, pertenecientes a dos propietarios y, al mismo tiempo, comprendía el trazado de un bulevar, de orientación Este-Oeste, por el cual pasaría un tranvía.



Propuesta del Ing. Emilio Schnoor, 1887.
Elaboración propia a partir de COLLADO, Adriana; BERTUZZI, María Laura. Santa Fe 1880-1940. Cartografía histórica y expansión del trazado. Documento de trabajo Nº 4. UNL; Santa Fe, 1995.

Anteriormente, Schnoor había propuesto un Tramway desde el núcleo Sur que en aquel momento ocupaba la ciudad, hasta la localidad denominada Capilla de Guadalupe, al Noreste. Si bien establecía claramente su recorrido dentro de la grilla consolidada, en lo que respecta al resto del trayecto expuso que éste se haría “...por la traza más conveniente que sea elegida por el concesionario hasta la Capilla de Guadalupe.”⁴ Al proponer la urbanización y el Bv. Gálvez, resuelve que el tranvía pasase por el eje del mismo y que las expansiones futuras sobre el Este, entre este trazado y Guadalupe, debían hacerse continuando la modalidad de su cuadrícula.⁵ Esta conjunción de factores en una sola estrategia, podrían explicar el éxito del proyecto, mientras la cercanía con la estación del ferrocarril y la calidad de las tierras, terminaron de establecer las condiciones favorables al negocio inmobiliario que determinó el trazado de un nuevo barrio en la ciudad.⁶

1.1.2. Iniciativas del Intendente Juan Arzeno, 1889

Para comprender la significación de este proyecto, elevado por partes al Concejo Deliberante, es preciso considerar la intervención precedente. Arzeno presenta una serie de proyectos de avenidas y bulevares, de los cuales sólo se aprobó la extensión hacia el Oeste del Bv. Gálvez. Lo más relevante de la propuesta es la aparente intención de emular la iniciativa anterior desde una visión integradora de la ciudad. La red vial que resulta de las diversas circulaciones propuestas, destaca por el trazado del Bv. Zavalla, de sentido Norte-Sur, proyectado al Oeste de la ciudad sobre la traza de una calle existente. La expansión urbana que había sido concretada anteriormente al Noreste, ahora se pensaba posible para la franja occidental de la ciudad. Proyectado el bulevar e insinuada la urbanización en sintonía con la reciente instalación del Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (luego FCCA),⁷ sólo restaba concretar una operación especulativa, pero sobre tierras que no despertaron interés inmobiliario por su carácter anegadizo.

Ambas iniciativas deben leerse como parte de prácticas y saberes que abordan lo urbano desde perspectivas previas a la constitución del urbanismo como ciencia. Es decir, una serie de herramientas no articuladas, puesto que subyace en cada una de ellas la presencia de una disciplina diferente. En estos casos en particular, es la lógica del agrimensor la que prevalece, porque se persigue deslindar sobre tierras privadas los futuros elementos de la vida común, a partir de la subdivisión del territorio en circulaciones, manzanas y espacios verdes. Sin embargo, la idea de expandir la planta urbana en ciudades de baja densidad de ocupación, no deja de remitirnos a las nociones de invención o traducción,⁸ en tanto permiten comprender de qué manera herramientas urbanísticas de difusión internacional como el ensanche, son aplicadas con objetivos diferentes a los perseguidos en los contextos que les dieron origen.

Pero quizás el hecho más destacable en estos proyectos sea cómo la infraestructura ferroviaria es capaz de disparar estas lógicas, a partir de sus asociaciones con el progreso urbano. Y esto ocurre fundamentalmente porque la modernización que experimenta la ciudad, conjuntamente con el ferrocarril, incorporan una pauta capitalista a la ciudad, en tanto la consolidación urbana que buscan reforzar, también permitía valorizar la tierra, aumentar la renta y extender la urbanización: “La dinámica urbana, que probablemente reconocerá favorablemente en la estrenada infraestructura sus connotaciones positivas (motor del desarrollo, signo de modernidad, etc.), así como el propio carácter urbano de sus construcciones asociadas, se va a aproximar a ésta en su crecimiento (‘ensanche’) o renovación”.⁹

Situados en este campo de interpretación, se propone atender en simultáneo las modalidades de resolución de los vínculos entre infraestructura y ciudad, que corren paralelas al desarrollo del urbanismo como disciplina. Para responder a ello, Han Meyer¹⁰ se sitúa en la noción de forma urbana, en tanto componente histórico que permite superar las visiones sociales y económicas de la ciudad. De esta forma, propone modos en que las ciudades y los puertos articulan sus sistemas y escalas en el tiempo, en una trama histórica que entreteje, básicamente, significados culturales y transformaciones en la economía del transporte, y donde el hilo conductor es la marca permanente de las infraestructuras en la trama urbana.

Bajo este posicionamiento dirá, en virtud del diálogo entre ciudad y puerto, que en los siglos XVI y XVII ambos sistemas conformaban una unidad en las ciudades europeas. El puerto actuaba como centro de comercio y el muelle oficiaba de soporte de diversas funciones urbanas. De este modo, se articulaban el sistema local de la ciudad con el internacional del comercio, y bajo esas condiciones históricas se daba respuesta a una demanda todavía limitada a las rudimentarias embarcaciones. El siglo XIX desequilibra estas estructuras ya que el transporte adquiere cierto grado de especialización, pero aún existe un espacio de conciliación que es posible como mediación de la disciplina entre los intereses simbólicos y funcionales de la ciudad.

Lo característico de la forma urbana del siglo XIX es que la infraestructura se autonomiza. Esto necesariamente obliga a una redefinición de los espacios públicos, debido a que se alteran las relaciones entre ciudad,

infraestructura y territorio. Al mismo tiempo, se promueve la expansión urbana en los alrededores de las estaciones ferroviarias, que se constituyen en elementos promotores de la urbanización. La cuestión para las disciplinas que intervienen sobre el espacio urbano, se debate entonces en cómo articular la infraestructura a la ciudad preexistente, una especie de impulso centrípeto que enlaza las estaciones perimetrales con el núcleo central; y al mismo tiempo, determinar bajo qué condiciones promover la renta urbana sobre el territorio, a la manera de una respuesta centrífuga de expansión urbana.

En la síntesis de ambas modalidades, se verifica cómo el dominio público socializado se articula con el dominio público funcional, no habiendo incompatibilidad. En adelante, la emergencia de las tensiones entre dos sistemas espaciales diferentes: el urbano y el infraestructural, se volverá irreversible, en tanto esta amalgama lleva implícita una contradicción desde el momento mismo de su génesis. Lo que surge en principio en el siglo XIX, es el acomodamiento de los tradicionales recursos de la disciplina al carácter utilitario del ferrocarril y es así como logran articularse el espacio social y el funcional, en una ciudad que busca crecer como sinónimo de modernización.

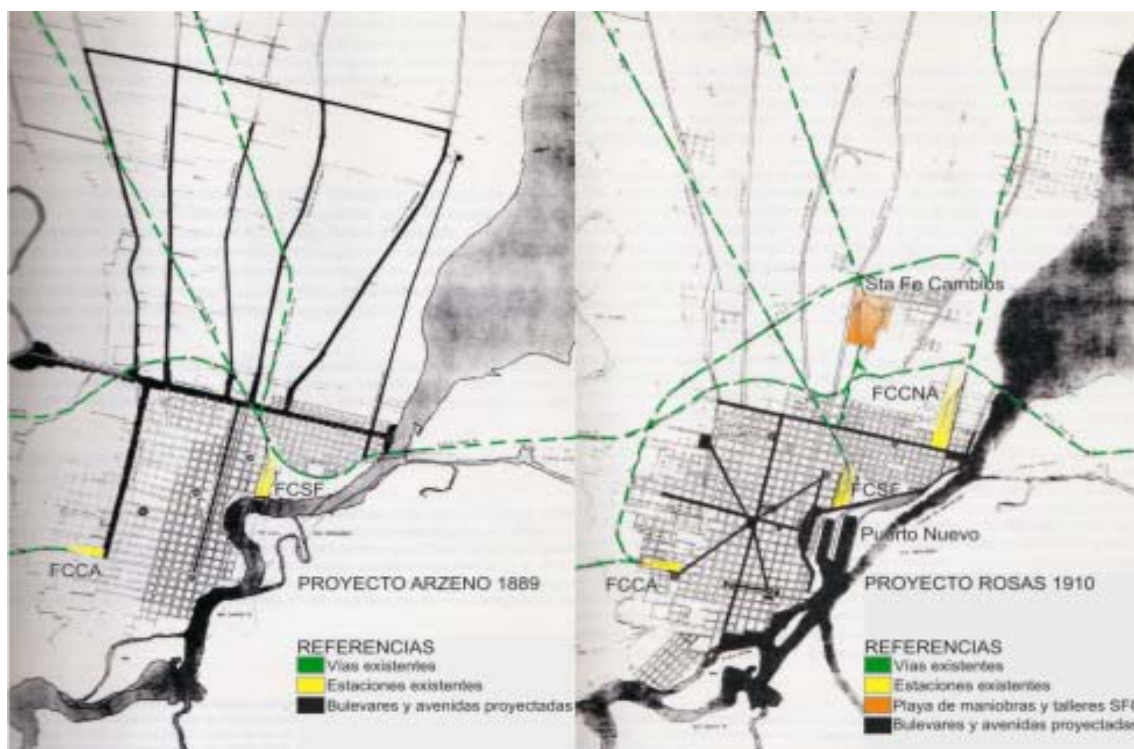
1.2. Proyecto del Intendente Edmundo Rosas, 1910

La novedad que plantea asumir una estrategia de localización de los equipamientos ferroportuarios en la ciudad, será abordada desde prácticas y tradiciones diversas y con una perspectiva que busca articular estos espacios utilitarios a la trama histórica. De este modo, aunque los predios ferroportuarios tengan una necesaria ubicación de borde, infraestructura y ciudad serán componentes de una estructura urbana que en este momento los percibe como compatibles “...los elementos infraestructurales fueron siempre considerados como parte de la más amplia red de espacios públicos urbanos. De modo que las Obras Públicas tendrán, precisamente, ese carácter de públicas en toda su integridad, estando destinadas para el conjunto de la población; sus diferentes escalas (...) estarán bien integradas bajo un diseño personal y unitario; y su función primaria no dominará, en absoluto, el diseño completo”.¹¹

El proyecto del intendente santafesino Edmundo Rosas, persigue articular las nuevas infraestructuras a la cuadrícula fundacional, teniendo como objetivo la vinculación de estos equipamientos a partir de la aplicación de los instrumentos que la ciudad del siglo XIX supone conocidos: el bulevar o avenida y la plaza o parque. Para tal fin aplicará lógicas que son propias de la práctica del arquitecto, en una moderada propuesta desde el punto de vista de los recursos proyectuales, pero de cierta radicalidad, en tanto proponía una serie de bulevares que, en forma de asterisco, perseguían una importante renovación edilicia, al operar como proyecto de cirugía urbana sobre la trama ortogonal.

Aunque la idea sea indefinida en lo que respecta a la situación espacial resultante de las intervenciones viales propuestas, pueden leerse modestos recursos académicos, axialidades y perspectivas convergentes en recintos abiertos, aún inscriptos como una variable entre diversas prácticas, provenientes de disciplinas que intervienen sobre lo urbano en este período. La constante será entonces que las plazas, los edificios públicos y las infraestructuras tendrán similar gravitación urbana, compartiendo el mismo dominio público.

Concretamente, para el caso del puerto, Rosas propone la realización de un parque sobre los terrenos ganados al río como resultado de la ejecución de la nueva infraestructura, a partir del cual busca integrar ambos sistemas, al tiempo que un eje circulatorio de orientación Este-Oeste, articula el conjunto a la trama de la ciudad. La modalidad adoptada para el caso de la estación del FCSF, localizada al Noreste, será semejante pero con una salvedad. En este caso, la manzana contigua a la estación está ocupada con dependencias ferroviarias, motivo por el cual estas edificaciones, que brindan su frente hacia una plaza existente, son articuladas como conjunto ferroviario y por medio de una avenida diagonal. Finalmente, para la estación del FCCA, localizada al Suroeste, el proyecto prevé una nueva plaza ubicada al frente del edificio, estando ambos equipamientos vinculados al centro urbano por otra avenida.



Título: Proyectos de los intendentes Juan Arzeno y Edmundo Rosas, 1889 y 1910.

Fuente: elaboración propia a partir de COLLADO, Adriana. Santa Fe Proyectos urbanísticos para la Ciudad 1887 – 1927. Documento de trabajo Nº 2. Universidad Nacional de Litoral, Santa Fe, 1994.

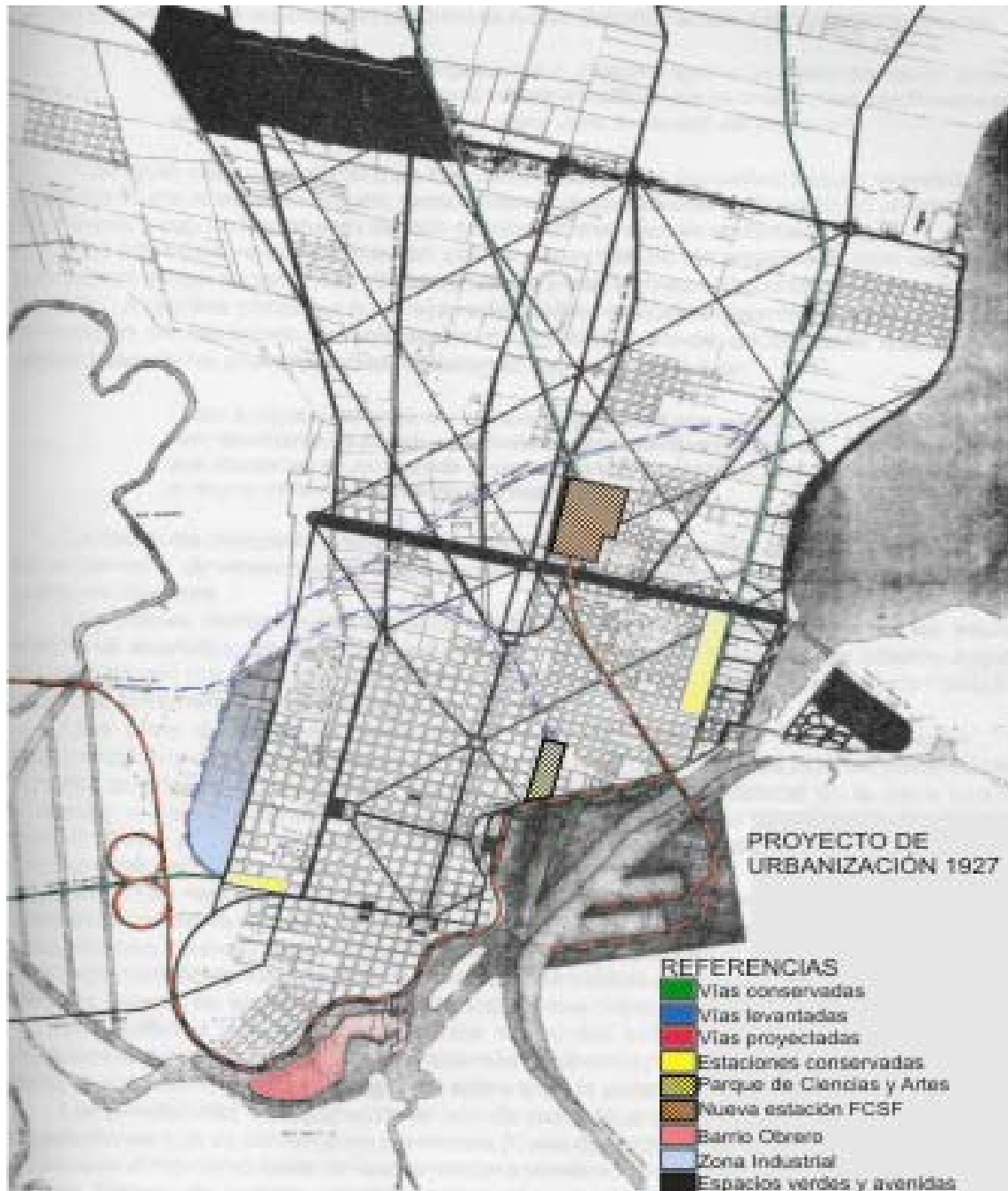
La propuesta no fue llevada a cabo, pero evidencia la necesidad de control de un proceso de modernización que perturba a una ciudad de configuración estable en el tiempo. Los instrumentos del arte urbano parecen ser los disponibles para la valorización de espacios y edificios preexistentes, así también como la incorporación de las nuevas infraestructuras a la ciudad. Por otra parte, a un nivel sectorial, la estación ferroviaria posee en su propio conjunto edilicio esa especie de negociación entre componentes simbólicos y utilitarios. Esto se manifiesta en un frente a la ciudad, salas de espera y boleterías, que se materializan desde las más eclécticas prescripciones de los tratados de arquitectura; y un contrafrente de naves y galpones, resueltos con el lenguaje resultante de la pura necesidad y producción industrializada.

Finalmente y retomando la escala urbana, no dejan de ser una inquietud para la época los posibles modos de asimilación de un proceso que ha expandido la ciudad a partir de la urbanización de tierra agraria, y ha propiciado la instalación de una edificación moderna en estos sectores. En este contexto, el núcleo tradicional de la urbanidad patricia¹² quedaría como la ciudad del adobe, mientras una ciudad burguesa se recorta sobre el horizonte de las antiguas chacras. Desde esta perspectiva, se perciben dos paisajes urbanos que la literatura supo caracterizar: la ciudad histórica, de ascendencia hispánica; y la moderna, de constitución social heterogénea y edificación cosmopolita.¹³ Entendido en este escenario, el proyecto de Rosas puede leerse como parte de un esfuerzo de revalorización de la ciudad previa a la modernización, proceso gravoso, que recae sobre el área poblada más consolidada, una modernización que en términos impositivos y contribuciones le cuesta a la ciudad histórica.¹⁴

1.3. Proyecto de Urbanización de 1927

La memoria de este plan de autor no oficializado, presentado al Concejo Deliberante y aprobado inmediatamente pero no realizado, manifiesta dos objetivos claros. Por un lado, busca regular el desarrollo futuro de la población, resolviendo los inconvenientes que presentan los trazados. Esta operación se plantea como la variable cuantitativa cuyo control se encuentra bajo la órbita municipal. Por otra parte, se prevé orientar ese desarrollo en forma estética, para incorporar belleza a la ciudad.¹⁵ Por consiguiente, debe entenderse el vocablo urbanización en su sentido literal y, aunque la publicación alterne entre este término y el de urbanismo, el contexto de su significado es el de un plan que busca prever la expansión, estableciendo relaciones entre las distintas partes de la ciudad, para instaurar lo que el autor llama un “casillero lógico”, es decir, una especie de matriz que impone un orden a las urbanizaciones futuras.

De manera tal que, ahora desde una visión holística y de mayor definición espacial, se reproducen las lógicas del agrimensor y del arquitecto. La primera se refleja al establecer disponibilidad de tierras para la urbanización, e incorporar homogeneidad sobre el territorio, incluso proponiendo la eliminación de las barreras ferroviarias. En la dimensión arquitectónica, una serie de mejoras introducen coherencia al escenario cívico, al tiempo que la avenida central (que ya había sido planteada por Arzeno y Rosas) se plantea para la renovación edilicia. La secuencia de espacios verdes y recintos, se esbozan como intervenciones puntuales, incluyendo diseños sectoriales y diagonales convergentes en conjuntos significativos. Asimismo, se establece una reglamentación edilicia especial a los efectos de uniformar el tejido sobre las nuevas avenidas, bajo el control de una comisión de estética edilicia.



Título: Proyecto de Urbanización, 1927.

Fuente: elaboración propia a partir de COLLADO, Adriana. Santa Fe Proyectos urbanísticos para la Ciudad 1887 – 1927. Documento de trabajo Nº 2. Universidad Nacional de Litoral, Santa Fe, 1994.

Es de notar que el plan incorpora una nueva lógica propositiva, que es netamente ingenieril y, en términos generales, implica la concepción de la ciudad como una máquina, cuyo óptimo funcionamiento depende de la fluidez de las circulaciones. Por ello, es vista como una red, un sistema en el que se busca optimizar la división de la ciudad en partes interconectadas. El tema del flujo del tránsito es típicamente ingenieril y se verifica en este plan en ese “casillero lógico” que establece la trama de avenidas diagonales. El otro elemento novedoso es la recuperación de la costa para el dominio social, una concepción reciente que anticipa el agotamiento de un modelo productivo y la apropiación de espacios para la recreación y el turismo, una cuestión que tendrá su auge luego de los ‘30s, fundamentalmente en zonas balnearias de Argentina.¹⁶ Esta tendencia buscará incorporar la naturaleza para su disfrute, quedando relegada la idea positivista de su dominio bajo el imperio del progreso técnico.

La cuestión de la infraestructura ferroviaria comienza a evidenciar un proceso de desinversión y se detiene el impulso expansivo que se había ostentado hasta entonces. Pronto se comprueba que existían vías que el ferrocarril no podía mantener y que ello implicaba un conflicto para la expansión urbana. El tendido del tranvía y las propiedades de empresas extranjeras, también restringían el mercado de tierras y existía cierto consenso sobre la necesidad de liberar el suelo. Por ello, el plan establece una prematura zonificación que segrega un área industrial al Oeste, sector de escasa valoración, siempre objeto de propuestas que asumen ese paisaje como utilitario. Por otra parte, se proyecta un barrio obrero en una isla localizada al Sur, quedando mayormente liberada la tierra de los factores considerados “indeseables”.

El equipamiento ferroviario, en conexión directa con áreas céntricas de la ciudad, sería levantado por cuanto ya era evidente que sus terraplenes y estaciones limitaban el crecimiento. Se propone el traslado de la Estación del FCSF a la zona de maniobras y talleres de Santa Fe Cambios, hacia el Norte, y su conexión con el puerto se realizaría de forma subterránea, conjuntamente con la traza del Ferrocarril Central Norte Argentino (FCCNA).¹⁷ Los tendidos del FCCA que producían el efecto de circunvalar el núcleo urbano, serían levantados y el trazado que rodeaba la ciudad por el Norte ahora era dispuesto hacia el Sur, en alto nivel. Para la desafectada estación del FCSF preveía un equipamiento que conformaba un Parque de Ciencias y Artes, con teatro de ópera, museo, planetario, etc.

En cuanto a los trazados que ingresaban a la ciudad por el norte: “El F. C. S. F., tendrá varias alteraciones en su entrada a la ciudad, a los efectos de que en el futuro, no obstaculice amplias zonas de poblaciones, que en el porvenir quedarán interrumpidas por su trazado caprichoso en el cual no se han tenido en cuenta los posibles adelantos de la ciudad”.¹⁸ Al momento de justificar el costo de expropiación de la estación de este ferrocarril, sostenía que era la intervención más imperiosa puesto que con sus ramales dispuestos de forma arbitraria se obstaculizaba y afeaba la realización de un sistema de embellecimiento, “...por haberse creado verdaderas murallas de hierro que imposibilitan su acceso a las zonas más bellas, cierran extensas superficies pobladas y siendo un verdadero jeroglífico solucionar semejantes dificultades”.¹⁹

El elemento promotor del crecimiento urbano, ahora lo estaba constriñendo y, si en los primeros años del siglo XX el ferrocarril se limitaba en su significado al objeto estación como elemento de belleza, dispuesto sobre el bulevar y articulado al sistema de espacios verdes; en este momento la vocación expansiva de la ciudad comienza a manifestar sus primeras dificultades, y se empezará a concebir al trazado viario como el elemento ferroviario más significativo por su carácter de barrera, puesto que ahora la estación es un componente integrado. Se anuncia un nuevo período en la historia del urbanismo, que afectará los modos de solucionar las vinculaciones ciudad-infraestructura y su convergencia en la idea de segregación.

“Este acercamiento será, desde el punto de vista de la infraestructura, a menudo excesivo e intensivo, ya que supondrá también una importante limitación en sus posibilidades de expansión y desarrollo. Ambos elementos, infraestructura y ciudad, experimentan un crecimiento que, llegado a su frontera común, presentará una limitación importante por el efecto barrera que entre ellos se crea”.²⁰

2. EMERGENCIA DEL URBANISMO COMO CIENCIA (1927-1947)

2.1. Plan Regulador de la Ciudad de Santa Fe, 1944

Este plan, perteneciente al arquitecto Miguel C. Roca,²¹ marca un hito de síntesis en la historia del Urbanismo en Argentina porque, aunque tardíamente y solapándose con el comienzo de una etapa de dispersión en favor de la planificación, integra en sus presupuestos los elementos comunes que describen el período iniciado a fines de la década de 1920. Inicialmente, porque habrá medidas para favorecer el crecimiento urbano, lo que significa que los temas claves serán la tierra y la extensión de áreas residenciales integrables al mercado inmobiliario. En este marco, el equipamiento de los ferrocarriles, tranvías y servicios explotados por empresas extranjeras, serán un problema

para la expansión, por lo que el encargo al urbanista se valora como la forma de encomendar a un experto la negociación de tan irreconciliables intereses.

El otro elemento será la necesidad de planificar la ciudad para el crecimiento del parque automotor que además tenía la virtud de no obstaculizar la renta urbana, admitiendo la extensión flexible. Todo quedará amparado por el expediente urbano que, por otorgar fundamentos “científicos” a las decisiones, constituía un pilar de legitimación y tenía amplio consenso. En el expediente, al referirse a los problemas urbanos, Roca pone énfasis en los índices de mortalidad de la ciudad, recurriendo a la afirmación devenida sentido común que a mayor superficie de espacios libres se verifica un menor número de defunciones. La exposición lleva directamente a las virtudes de la ciudad jardín, analizando los niveles de mortalidad entre éstas y otras ciudades no sujetas a un plan científico.

Si para el plan del ‘27 se debía liberar a la ciudad de la “cintura de los ferrocarriles” para que el núcleo urbano ganase en espacios públicos, científicos y culturales; el plan de Roca buscará recuperar estos terrenos para la renta inmobiliaria. Esto es lo que vislumbrará como tendencia natural de la ciudad, al tiempo que se entronca con las deficiencias higiénicas y con la factibilidad del plan económico de realización. “Las ciudades modernas se caracterizan por una especificación cada vez más demarcada de sus diferentes zonas. Esa especificación, que lejos de ser nociva, permite el usufructo lógico de la propiedad privada, sin tener vecindades molestas que atenten contra la salud y el confort del propietario y el locatario, debe ser auspiciada de una manera científica”.²²

A nivel extra-disciplinar, creció el desinterés de las empresas por administrar los ferrocarriles, debido al incremento del uso del transporte automotor para cargas. Los cambios en la economía mundial, el deterioro del precio de las materias primas y el proceso de sustitución de importaciones; disminuyeron las inversiones y afectaron la funcionalidad del sistema con una progresiva pérdida de protagonismo. Por otro lado, las áreas ferroviarias también eran objeto de condena moral por la vida que allí se llevaba, a causa de la transitoriedad de la estadía de personas ajenas a la ciudad y, relacionado con ello, el carácter prostibulario de los sectores,²³ todo lo cual convergió en un crecimiento de la idea de aislar las infraestructuras. Lo característico en los planes de este período es la división de la ciudad en un territorio urbano y otro ferropuerto, que habían perdido sus grados iniciales de compatibilidad.

El urbanismo disoció el dominio público socializado del dominio público funcional, segregando ciudad e infraestructura. La búsqueda de la máxima eficiencia de la ciudad y la tendencia a la socialización del suelo, fundamentalmente para satisfacer la escasez de vivienda sobre terrenos saludables, serán las nuevas premisas de la disciplina a partir de la década del ‘20 y, aunque los planes de zonificación no pudieran aplicarse, las infraestructuras serán valladas, cercadas, tapiadas y objeto de crítica también en la opinión pública por su peligro y arcaísmo, o por las dificultades que le imprime al tránsito vehicular:

“...Nuestro principal paseo, se encuentra cortado por pasos a nivel y por un murallón de varios centenares de metros. Cerradas las barreras, cosa que ocurre a cada momento durante todo el día, el Boulevard Gálvez queda cortado e interrumpido el tráfico por él. Los perjuicios que esta situación ocasiona son cuantiosos”. ... “Aquí tenemos como caso que es todo un índice de las modalidades de las empresas lo que sucede con el ferrocarril Santa Fe, cuyas líneas de acceso forman, en el radio urbano, y en círculo, una barrera que impide el progreso de barrios que, si tuvieran libre acceso, no presentarían el aspecto desolado de ahora, encontrándose, como se encuentran a pocas cuadras del radio central...”.²⁴

El plan de 1944 sentenciaba: “Tres líneas de trocha angosta (F. C. S. F. y F. C. del Estado) llegan desde el norte para penetrar en la ciudad, originando la tragedia vial de sus cuantiosos pasos a nivel. Dos líneas, una de trocha angosta (F. C. S. F.) y otra de trocha ancha (F. C. C. A.) penetran por el Sud y se prolongan hasta el Puerto, formando una doble cintura de hierro que obstruye el paso de calles hasta el Norte y opone una barrera a la lógica expansión del progreso. Tres estaciones y una playa de maniobras están emplazadas en lugares en que más molestas resultan al crecimiento urbano, contribuyendo a hacer más antiestética la visión que de la ciudad recibe el viajero”.²⁵

Al proponer una estación ferroviaria unificada al Oeste, detrás del existente Parque Garay, no sólo se liberaría a la planta urbana de estos inconvenientes sino que se garantizaba una vinculación directa con el sector industrial proyectado y una franca relación con la belleza del parque y su conexión por avenida con la ciudad. Al igual que en el plan de 1927, el enlace del FCCA con el puerto, se realizaría por el Sur junto al río, mientras una sola línea se dirigía hacia el Norte, fuera de la ciudad, a dividirse según los trazados de los tres ramales.



Título: Plan Regulador, 1944.

Fuente: elaboración propia a partir de ROCA, Miguel C. Plan Regulador de la Ciudad de Santa Fe. Instituto Argentino de Urbanismo, Buenos Aires, 1947. COLLADO, A.; BERTUZZI, M. L. Op. Cit.

Por efecto de esta transformación, los trazados ferroviarios existentes darían paso a nuevas avenidas, entre ellas las de circunvalación, y los terrenos ocupados por las estaciones albergarían nuevas urbanizaciones que, además de financiar el emprendimiento, otorgarían confort, higiene y belleza a la ciudad. En tanto, las empresas estarían beneficiadas por cuestiones técnicas, económicas y de comodidad en la unificación de sus talleres y estaciones sobre el sector Oeste. Esta disyunción permite constatar la consumación de un conflicto intrínseco a la modernización urbana y que la ciudad del siglo XIX no podía percibir en el marco de optimismo que implicaba la incorporación ferroviaria. Sin embargo, que infraestructura y ciudad deban integrar dominios separados, representa asimismo el

resultado del grado de especialización disciplinar que ha adquirido el urbanismo como saber científico y profesionalizado.

3. DISOLUCIÓN DEL URBANISMO EN LA PLANIFICACIÓN (1947-1980)

3.1. Plan Director de la Ciudad de Santa Fe, 1980.

En esta etapa, se asiste a un cambio en la concepción de la ciudad, orientándose a la escala territorial y hacia una valoración de las cuestiones sociales, económicas y geográficas. La noción de ciudad entendida como un organismo vivo, paulatinamente va dando paso a la idea de una aglomeración incluida en un sistema regional: “Es preciso fijar esta idea en las mentes para despojarlas del error encerrado en el ‘Urbanismo’ del siglo XIX hasta principios del actual, y evitar el disparate de planear ciudades dentro del recinto artificial formado por los límites municipales, a despecho de la región rural circundante, de la cual una ciudad o un grupo de jurisdicciones urbanas aglomeradas es parte constitutiva”.²⁶

Otro de los cambios promovidos por este quiebre incluye la idea de que la ciudad podría ser creada artificialmente. De esta manera, la vida urbana se reduce a criterios cuantitativos, como determinar la cantidad de población que demanda la instalación de una escuela en la planificación de nuevas poblaciones. Por otra parte, el cambio en el modelo de país que se había iniciado en los ‘30, define migraciones poblacionales interregionales, hacia los centros urbanos que se habían industrializado. Esto pondrá en evidencia los desequilibrios devenidos de las migraciones internas, en relación a las diversas potencialidades económicas de los núcleos urbanos.

En el año 1967, en la provincia de Santa Fe se dictan una serie de decretos que establecen disposiciones uniformes sobre el territorio provincial para la aplicación de planes reguladores en sus municipios. Asimismo, se determina que estos planes reguladores fueran encarados por los equipos y oficinas de la sección Planeamiento y Urbanismo de la Dirección General de Comunas.²⁷ El plan de Santa Fe había comenzado a elaborarse diez años antes de su aprobación en 1980, luego de la creación de la Dirección de Planeamiento Urbano y Proyectos. Estas cuestiones revelan que el interés por abordar la ciudad desde su inserción regional, había adquirido cauce gubernamental y se encontraba tutelado a nivel provincial.

Pero quizás lo más representativo de las discontinuidades en la historia del urbanismo sean los cambios en la definición de términos. Ciertamente este período está marcado por la noción de planeamiento, en lo que hace a la disciplina, y el concepto de plan director en lo que concierne al instrumento. El Plan Director de Santa Fe, define esta noción de la siguiente manera: “Conjunto de políticas, objetivos y cursos de acción destinados a obtener un crecimiento armónico de la ciudad, a fin de asegurar el bienestar de sus habitantes, a través del mejor aprovechamiento de los recursos disponibles.”²⁸ Naturalmente, la cita permite comprobar que el plan renuncia a abordar cuestiones que habían sido comunes a los planes anteriores, en lo que atañe a las herramientas propias de la tradición arquitectónica.

Si los planes del ‘27 y ‘44 intentaban segregar la infraestructura ferroviaria para expandir el mercado de tierras y mejorar el tránsito vehicular; el plan de 1980 incorpora nuevas variables: la incompatibilidad entre infraestructura y ciudad manifiesta aislamiento social e incomunicación; condiciones de insalubridad; falta de accesos normales que son una condición para la localización de villas; riesgo por cruces peatonales; etc. La inadecuación presente en los usos del suelo en predios ferroviarios y áreas residenciales, se diagnostican como problemáticas del espacio urbano, así también como el aprovechamiento deficiente de estos predios por parte de las empresas.

Las acciones tendientes a resolver el contacto entre ciudad e infraestructura, al igual que los planes previos, apuntan a separar la segunda, estableciendo una Estación Única Ferroviaria y futura Estación de Ómnibus, nuevamente sobre el Oeste, para conformar una terminal de transporte integrada y terminal de cargas. De este sector saldría una doble vía hacia el Norte que, a su vez, atravesaría el área industrial propuesta. Liberados los terrenos de las infraestructuras, la tierra quedaría integrada a un plan de urbanización, exceptuando el predio de Santa Fe Cambios y del puerto, destinados a la localización de parques.

Aunque se trata de un equipo de planeamiento liderado por arquitectos, no existe ninguna prefiguración espacial o formal. Aquí radica una de las diferencias entre planeamiento y urbanismo, este último recientemente descalificado por su supuesto énfasis en lo edilicio, como una práctica de erudición formal del arquitecto, sin contenido social. Tal vez, el equipamiento podría ser la excusa para proyectos puntuales pero, aun así, sólo se determinan las demandas futuras de estos edificios en función de radios de influencia. Los parámetros cuantitativos también alcanzan a la vivienda pública y a los espacios verdes, aspectos de una visión tecnocrática de la ciudad que se plantean como toma de decisiones, ítems de un programa a desarrollar, por sobre posibles configuraciones materiales.



Título: Plan Director, 1980.

Fuente: elaboración propia a partir de Plan Director de la Ciudad de Santa Fe. Dirección de Planeamiento Urbano y Proyectos, Municipalidad de Santa Fe, 1980.

La preeminencia de parámetros cuantitativos de diagnóstico y planificación, así como la voluntad de aplicar a lo social los métodos de las ciencias naturales (quizás una de las más evidentes consecuencias de la visión neopositivista de las ciencias sociales), conjuntamente con el alcance de la teoría de la modernización para los países en desarrollo, en tanto pueden seguirse ciertos parámetros económicos, sociales y políticos para alcanzarlo; radicalizan la concepción científica del urbanismo e inevitablemente diluyen cualquier prefiguración que no responda a una supuesta satisfacción del bienestar social.²⁹ Aunque desplazado en el tiempo, respecto de la periodización general, el plan de Santa Fe se inscribe en esta visión cuantitativa de lo social, que será objeto de crítica posterior.

De todos modos es una época heterogénea y se debate entre proyectos urbanos que retoman la cuestión de la arquitecturización; el planeamiento como un instrumento de la política que desprecia las cuestiones estéticas; o la planificación que congregando diversas disciplinas, establece sólo planes de acción sin intervención física alguna. Este plan que combina las dos últimas modalidades, establece una continuidad con respecto al de Roca, por su interés en disociar infraestructura y ciudad como elementos de un incompatible uso del suelo. Sin embargo, la resolución de estas disfunciones ya no consiste en una encomienda a la visión integral del urbanista, por el contrario, es abordada por equipos técnicos municipales y se legitima a nivel gubernamental desde proclamados objetivos de desarrollo social que tienen al sistema de ciudades como escenario.

4. REFLEXIONES SOBRE TEORÍAS Y PRÁCTICAS RECIENTES.

Desde que el urbanismo sentenciara la segregación de los puertos y áreas ferroviarias, las infraestructuras del siglo XIX comenzaron a ser una incongruencia en la ciudad. Fueron espacios tapiados, cercados y hasta se convirtieron en lugar de actividades clandestinas o detenciones ilegales. Los que mantuvieron algún tipo de permeabilidad, al tiempo que conservaban en grado menor su actividad original, se transformaron en objeto de ocupación de sectores marginados y en Santa Fe estos edificios llegaron a oficiarse de refugio para personas afectadas por las inundaciones.

La década del '60 estuvo marcada por una crítica que cuestionaba la posibilidad de planificar la ciudad bajo consignas racionalistas, negando la posibilidad de atención a las sensibilidades humanas. En los años '70s el urbanismo que Meyer denomina funcionalista pierde su posición dominante y comienza un nuevo interés por las infraestructuras decimonónicas. Lo que reemplazaría aquella concepción de la ciudad, es la noción de proyecto o diseño urbano, que en líneas generales busca aprovechar las áreas obsoletas a partir de proyectos puntuales, una estrategia urbanística que no busca controlar la ciudad completa, pero que también abreva en el reconocimiento de los límites de la expansión territorial.

La otra cuestión que es común a esta ruptura epistemológica, es el interés por la autonomía de la forma urbana. El proyecto urbano se enfocó en los modos de producción de esa forma, que son parte de una historia más lenta y se asocian con aspectos topográficos, geomorfológicos, culturales, etc. La crítica al urbanismo propició una actividad teórica que consolidó un quiebre conceptual, otorgando nuevas formas de legitimación al proyecto en sí mismo. La ciudad imaginada, soñada, representada, comenzó a ser considerada tan real como la ciudad de los planos de urbanismo y los cuadros estadísticos.

El concepto de “identidad cultural” adquirió relevancia, derivando de la falta de certezas en relación a los procesos sociales y de los resultados negativos de la modernización. La nueva masa teórica propició el reciclado de las infraestructuras y se realizaron una serie de proyectos urbanos que buscaban rescatar esa identidad, esencialmente en ciudades portuarias. Hoy sabemos que algunas de estas intervenciones no fueron plenamente exitosas y en numerosos casos respondieron a las demandas del marketing urbano, convirtiéndose en meros espacios del consumo. La debilidad que se plantea desde el punto de vista teórico, establece la controversia de cómo pueden ser determinadas la identidad y la cultura que los proyectos se arrojan a representar.

El ejemplo de las estaciones ferroviarias genera la discusión acerca de la posibilidad de reactivación de los ramales, al tiempo que los edificios se entregan a los proyectos urbanos que buscan valerse de la historia de los mismos para realizar intervenciones con fines culturales que sean posibles de remoción en caso de reactivarse el ramal. Todo lo cual gira, además, en torno al más amplio espectro de una crítica disciplinar desvinculada de objetivos políticos y sociales, que podrían permitir pensar y proponer esos espacios para actividades que democratizaran el suelo urbano. Al mismo tiempo, la imposibilidad de controlar la vida urbana con modelos tecnocráticos de urbanismo impide previsiones que excedan los fragmentos.

La Estación del FC Belgrano de Santa Fe, en proceso de restauración, alberga actividades itinerantes, mientras se debate sobre la posibilidad de urbanización de su predio, en un sector históricamente valorizado como es el Noreste. Esta cuestión no escapa, asimismo, a las antiguas controversias entre una infraestructura que pertenece al Estado Nacional pero ocupa el suelo municipal, y que discurre entre tensiones jurisdiccionales que dificultan una intervención efectiva. La estación del FC Santa Fe es la que fuera demolida en 1960 y cuyo lugar ocupa hoy la Terminal de Ómnibus. Luego de una desproporcional crítica que la prensa mantuviera contra ese ferrocarril y su inserción urbana, no se puede justificar pero se comprende su demolición como metáfora de reivindicación social y urbana.

La tercera estación, la del FC Mitre, al Suroeste, ocupa un lugar que Zygmunt Bauman³⁰ llamaría “espacio vacío”, un territorio vacante, que la ciudad no ha integrado porque, si bien tuvo su sentido en la era de la “modernidad sólida”, hoy se encuentra en un lugar olvidado que la urbanística tal vez no considere prioritario por su escaso valor inmobiliario y porque la ciudad se ha expandido hacia otra orientación y fue colonizado por personas excluidas del sistema de la renta urbana y de la sociedad. Sin embargo, se perfila con futuro ante la posibilidad de albergar un potencial tren urbano, en el marco de proyectos no oficializados.

Es a partir de la década del ‘80 cuando el dominio social dejó de ser un área de intervención del Estado, en el sentido de su renuncia al intento de planificar la ciudad integralmente. La esfera pública y la urbanidad ya no están atadas a una forma clara, las diversas actividades se encuentran libres y casi nada obstruye los flujos de la “modernidad líquida” que describe Bauman. La función de los centros urbanos como concentradores de actividad, está siendo reemplazada por otros lugares de la ciudad polinuclear y aquellos son soporte de nuevas actividades turísticas, culturales o recreativas. Este proceso que Meyer llama “festivalización de la ciudad”, implica que ya no hay coincidencia entre dominio social público y dominio funcional público; no existe articulación de dominios; no se verifica segregación entre un dominio social y otro tecnocrático; lo que hay es una progresiva privatización del dominio social urbano.

BIBLIOGRAFÍA

A.A.V.V. “Los tiempos heroicos de los ferrocarriles santafesinos”, en Santa Fe, la perenne memoria. Municipalidad de la Ciudad de Santa Fe. Imprenta Lux S.R.L. Santa Fe, 1993.

ANDREIS, Andrés Alejandro. El ferrocarril. Lo que el tiempo no borró. Secretaría de Extensión, UNL. Santa Fe, 2003.

ARCHIVO GENERAL DE LA PROVINCIA. MG. “Notas de los Ferrocarriles”. TOMO 104.

BOOZ, Mateo. “Dedicatoria y Semblanza”, en Santa Fe, mi país. Cuentos. Dictio, Buenos Aires, 1981.

CECCHINI DE DALLO, Ana María. “El Ferrocarril de la Provincia de Santa Fe, proyectos, antecedentes, construcción y explotación”. I CONGRESO DE HISTORIA DE LOS PUEBLOS DE LA PROVINCIA DE SANTA FE. Imprenta Oficial Gobierno de la Provincia de Santa Fe, 2003.

COLLADO, Adriana; MACOR, Luis; MULLER Luis; PIAZZESI, Susana. El Ferrocarril Francés en la modernización urbana santafesina. Alianza Francesa. Imprenta LUX S.R.L. Santa Fe, 1990.

FEDELE, Javier. Ciudad y río. La construcción histórica de un paisaje. Tesis doctoral inédita. Universidad Politécnica de Catalunya. Barcelona, 2009.

FOLIN, Marino. La Ciudad del Capital y otros escritos. Gustavo Gili, México, 1977.

HARDOY, Jorge E. “Teorías y prácticas urbanísticas en Europa entre 1850 y 1930. Su traslado a América Latina”, en Repensando la ciudad de América Latina. Grupo Editor Latinoamericano, 1988.

RIGOTTI, Ana María. Las invenciones del Urbanismo en Argentina (1900-1960) Inestabilidades de sus representaciones científicas y dificultades para su profesionalización. Tesis Doctorado de Consolidación Académica. Facultad de Arquitectura, Planeamiento y Diseño. Marzo 2004. Defendida en mayo 2005.

SCALABRINI ORTIZ, Raúl. Historia de los Ferrocarriles Argentinos. Lancelot, Buenos Aires, 2006.

SILVESTRI, Graciela. El color del río. Historia cultural del paisaje del Riachuelo. Colección las ciudades y las ideas, Universidad Nacional de Quilmes, 2003.

TARTARINI, Jorge D. Arquitectura Ferroviaria. Colihue, Buenos Aires, 2005.

VALENTINUZZI DE PUSSETTO, Lilia. Capítulo III: “El barrio del Puerto”, en Santa Fe, su gente, sus tiempos. Colmegna, Santa Fe, 1996.

ZEBALLOS, Estanislao. Descripción amena de la República Argentina. Tomo II: La región del trigo. Imprenta de Jacobo Peuser (editor), Buenos Aires, 1883.

¹ Alejandro Blanco. Razón y Modernidad. Gino Germani y la Sociología en Argentina. Siglo XXI, Buenos Aires, 2006.

² Los planteamientos historiográficos de este trabajo, así también como los gráficos presentados, forman parte de avances inéditos y reelaboraciones de mi tesis doctoral en curso, producidos en el marco del proyecto de investigación: “Las estaciones ferroviarias en Santa Fe. El ciclo de las infraestructuras y la configuración urbana”, que se desarrolla a partir de una beca CONICET.

³ Se trataba de un ferrocarril provincial inaugurado en 1885 y que en 1889 el gobierno arrendó a la empresa Fives Lille. Posteriormente, la compañía transfiere el contrato a la Compañía Francesa de Ferrocarriles de Santa Fe (FCSF). En 1900 el gobierno que había arrendado el servicio, transfiere en propiedad a la compañía francesa todas las líneas existentes.

⁴ ACDM. AE. Tomo 1887-1888. f. 174.

⁵ ACDM. AE. Tomo 1887-1888. f. 219.

⁶ Estas tierras conocidas como Paraje Los Ceibos o la Chacarita estaban en propiedad de Ignacio Crespo al norte (37 has) y al sur Marcial Candiotti (97 has.) estando 5 has en posesión de propietarios menores. Esto sería Barrio Candiotti promovido por la cercanía al puerto y al ferrocarril.

- ⁷ El Ferrocarril Buenos Aires y Rosario (FCByR), en 1902 se fusionó con el Ferrocarril Central Argentino (FCCA) y fue nacionalizado en 1948 con el nombre de Ferrocarril General Bartolomé Mitre (FCGM).
- ⁸ Alicia Novick. La ciudad, el urbanismo y los intercambios internacionales. Notas para la discusión. Revista Iberoamericana de Urbanismo Nº 1, 2009.
- ⁹ Alejandro Grindlay Moreno. Los puertos mediterráneos andaluces: centralidad urbana y dimensión territorial. Universidad de Granada. Departamento de Expresión Gráfica, Arquitectónica y en la Ingeniería. Granada, 2001. Pág. 129.
- ¹⁰ Han Meyer. City and Port. Transformation of Port Cities. London, Barcelona, New York, Rotterdam. International Books, Rotterdam, 1999.
- ¹¹ A. Grindlay Moreno. Op. Cit. Pág. 129.
- ¹² Tomado de las categorías propuestas por J. L. Romero, en Latinoamérica las ciudades y las ideas. Más allá de la fidelidad de su adecuación al caso, se utilizan como medio para distinguir un paisaje urbano preexistente de otro moderno que se estaba consolidando.
- ¹³ El escritor Mateo Booz supo caracterizar el paisaje propio de la ciudad previa a 1880, a partir de la descripción del Barrio Sur, en el casco histórico. Estanislao Zeballos, no tuvo reparos en describir dos ciudades, la colonial y la moderna.
- ¹⁴ Se suscitaron una serie de proyectos de ordenanzas sobre instalación de nuevos servicios, todos los cuales obviamente recaían sobre las manzanas más pobladas de la ciudad histórica. Se exigió a los vecinos el pago de la instalación del servicio de agua corriente; el alumbrado público a gas; el adoquinado; la realización de veredas nuevas y el tapiado de baldíos; el servicio del tranvía; etc. ACDM. AE. Tomos 1884 a 1888.
- ¹⁵ Proyecto de Urbanización. Presentado al H. C. D por el concejal Julio César Cabal. Revista Arquitectura de la Sociedad de Arquitectos de Rosario, 1927.
- ¹⁶ Perla Bruno. Tradición y modernidad en la concepción del territorio turístico en el litoral bonaerense, Argentina 1920-1950. Revista Iberoamericana de Urbanismo Nº2, 2009.
- ¹⁷ Este ferrocarril pertenecía al Estado y data en la ciudad desde 1908. Su estación definitiva se proyectó y construyó entre 1912 y 1928. Luego del proceso de nacionalización recibió el nombre de Ferrocarril Nacional General Belgrano (FCGB).
- ¹⁸ Proyecto de Urbanización de 1927. Op. Cit. Pág. 30.
- ¹⁹ Ibidem. Pág. 44.
- ²⁰ A. Grindlay Moreno. Op. Cit. Pág. 130.
- ²¹ En marzo de 1943 el Concejo Deliberante sanciona una resolución facultando al poder ejecutivo para encomendar al Instituto Argentino de Urbanismo de la Capital Federal, la realización del "Expediente Urbano y Plan Regulador de la Ciudad". El pedido se fundamenta en la Ley Provincial Nº 2756 de 1939, que establecía la obligatoriedad de planes reguladores.
- ²² Miguel C. Roca. Plan Regulador de la Ciudad de Santa Fe. Instituto Argentino de urbanismo, Buenos Aires, 1947.
- ²³ Ibidem. Pág. 130.
- ²⁴ En 1915 se sancionó la ordenanza Nº 1526, reglamentando el ejercicio de la prostitución. La prohibición para casas de tolerancia estaba en una zona coincidente con el interior de la primera ronda de bulevares. Las estaciones quedan fuera, pero cuando se expande la ciudad conviven prostíbulos y viviendas.
- ²⁵ "LOS FF.CC. CONTRA LA COMUNA". Diario El Orden. Martes 26 de noviembre de 1929. Pág. 3.
- ²⁶ M. C. Roca. Op. Cit. Pág. 95.
- ²⁷ José Pastor. Urbanismo con Planeamiento. Arte y Técnica, Buenos Aires, 1947. (5-23).
- ²⁸ Decretos Provinciales Nº 6618/67 y Nº 8075/67. Resolución 963/67 del Ministerio de Gobierno.
- ²⁹ Plan Director de la Ciudad de Santa Fe. Dirección de Planeamiento Urbano y Proyectos, Municipalidad de Santa Fe, 1980.
- ³⁰ A. Blanco. Op. Cit.
- ³¹ Zygmunt Bauman. Modernidad Líquida. FCE, México, 2006.

María Alejandra Saus

Arquitecta. Becaria Doctoral del CONICET, proyecto: "Las estaciones ferroviarias en Santa Fe. El ciclo de las infraestructuras y la configuración urbana". Miembro Titular del Instituto de Teoría e Historia Urbano - Arquitectónica (INTHUAR). Ayudante de Cátedra Ordinaria de la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo - UNL, en la asignatura: "Teorías y Producción Arquitectónica en el Siglo XX". Asistente en Investigación del Programa CAI+D: "Infraestructura Ferroviaria en Santa Fe. Modernización Arquitectónica y Construcción Urbana del Espacio Público", Secretaría de Ciencia y Técnica - UNL.

